

Goliath 1100 1958

NEVS-brevet torsdag 26 september
Föregående onsdag 25 september



1. Alrik Söderlind: ”Miljömålen har havererat fullständigt”

Publicerad 2019-09-19, 06:18 **Av Alrik Söderlind**

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

"Det smakar illa när tillverkare vitt och brett talar om hur fantastiskt bra miljöarbete de gör – samtidigt som de absolut inte gör mer än vad som är nödvändigt för att slippa böter", skriver auto motor & sports chefredaktör.



Bilindustrins miljömål har havererat och är inte mycket bättre än läggmatcher i fotbolls-VM.

Skyldiga är bilindustrins lobbyorganisationer och flata eller möjligtvis lättlurade politiker. Eller kan det vara så att alla är nöjda om det ser bra ut på pappret? Ja, förutom vi som inte är lurade och tycker att det är bra om alla gör sitt bästa?

Vi bilköpare ska fås att tro att bilindustrin anstränger sig maximalt för att få ner utsläppen. Att man svettas under galgen. Att man kan gå under.

Sant är att de som bygger tyngre bilar belönas. Glöm lättviktsmaterial. 100 kilo extra och du får släppa ut tre gram till.

Sant är att de tillverkare som gör allt de kan för att få ner sina utsläpp till 2021 bestraffas med ännu hårdare krav framöver, men den som "tankar" och presterar på gränsen är vinnare.

Sant är att tillverkare som knoppar av ett nytt varumärke får mycket enklare mål. Ta Seat som ett exempel: Genom att skapa varumärket Cupra hamnar de törstiga prestandabilarna i ett nytt märke som säljer färre än 300 000 exemplar – vilket ger lättare utsläppsmål. Samtidigt får Seat det enklare eftersom de slipper räkna in prestandabilarna.

Sant är att billiga småbilar kan bli utrotningshotade. Ny snålteknik riskerar att göra dem för dyra.

Sant är också att några av industrins skarpaste hjärnor jobbar stenhårt med att optimera bil-mixen och teknikutvecklingshastigheten samt lusläsa det extremt komplicerade regelverket – för att på billigast möjliga sätt nå de krav som biltillverkarna trots allt måste leva upp till. Koldioxidutsläppen ska ner med 30 procent mellan 2005 och 2030.

Tänk om det hade varit busenkelt: Samma krav för alla! Premiummärkena har mycket lättare att ta betalt för elbilar än budgettillverkarna. Tänk om det inte fanns undantag, specialbonusar eller invecklade regler.

Visst, vi ska absolut inte underskatta de utmaningar som bilindustrin just nu går igenom. Att skrota fabriker som bygger förbränningsmotorer, att ställa om till eldrift, att hitta kompetenta ingenjörer och därtill bli beroende av batterileverantörer – allt detta kostar väldigt stora summor och stressar organisationerna.

Men utan tuffa lagkrav skulle förbrukningen fortsätta att gå upp. Försäljningen av tunga suvar boomar samtidigt som dieselförsäljningen rasar och därför ökar också snittförbrukningen i Europa! Utan kraven hade man inte ställt om och nu gör man det så sent som möjligt – vilket kostar på.

Sant är att Volvo har miljö som ett av varumärkets grundpelare, samtidigt som man ökar snitt-förbrukningen radikalt, har Europas högsta dieselandel och nästan bara säljer tunga suvar. Dessutom levererar man långt ifrån så många laddhybrider som det finns efterfrågan på.

Marknadsföringsavdelningar säger en sak, leveranserna från fabrikerna en annan. Och visst kan jag förstå Volvo och andra tillverkare. De är i branschen för att tjäna pengar, inte för att styra upp klimatet. Men det smakar illa när tillverkare vitt och brett talar om hur fantastiskt bra miljöarbete de gör – samtidigt som de absolut inte gör mer än vad som är nödvändigt för att slippa böter.

Har jag fel – överbevisa mig!

Eller kommer några tillverkare att strunta i kraven och ösa på med snålare och renare bilar? Kommer bilköparna i så fall bry sig och välja de produkterna? Industrin bygger det de tjänar mest pengar på – det vi helst köper! Konsumenter har makt.

Sant är också – om jag har gjort någorlunda rätt antaganden i mina kalkyler som jag har stämt av med ICCT, The International Council on Clean Transportation – att Volvo lätt kommer nå sina mål.

Med tio procent elbilar 2021 överpresterar Volvo och 2025 ska hälften av märkets totala försäljning vara helelektrisk. I så fall är EU-miljökraven rena barnleken! Eller når man inte den nivån i Europa?

Säkert är att elektrifieringen snart sätter riktigt hög fart, men bilindustrin kommer förmodligen inte nå Parisöverenskommelsen. Tyvärr.



Unika siffror: Stora klimatbluffen avslöjad – här är EU:s fulspel



2. Mercedes drag: Inga nya förbränningsmotorer

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-19, 17:30

Nu är det el som gäller för Mercedesägaren Daimler. Utvecklingen av nya bensin- och dieselmotorer sätts på paus på obestämd framtid.



Mercedes har uppdaterat miljontals dieselbilar för att sänka utsläppen. Men senaste generationen av Mercedes dieselmotor har visat sig vara relativt ren i flera oberoende tester.

Det blir ingen helt ny generation bensin- eller dieselmotorer från Mercedes. Det säger Daimler-koncernens utvecklingschef Markus Schäfer till tyska auto motor und sport.

Därmed kan vi nu också räkna Mercedes till listan över biltillverkare som på något sätt håller på att fasa ut förbränningsmotorerna. Volvo utvecklar till exempel ingen ny dieselmotorfamilj efter dagens VEA-motorer, och Volkswagen ska lansera sista modellen med förbränningsmotor om sex år.

Med tanke på hur dyrt det är att utveckla och avgascertifiera nya bensin- och dieselmotorer är det inte konstigt att pengarna istället läggs på utvecklingen av nya elbilar, eller på att forska kring vätgasbilar.

Markus Schäfer betonar att Mercedes huvudfokus nu ligger på elektrifiering och batteri-utveckling. Det handlar också om att styra om hela koncernen från att utveckla förbrännings-drivlinor och växellådor.

Mercedes har lagt enorma belopp på nya bensin- och dieselmotorer under de senaste åren, inte minst den fyrcylindriga dieselmotorn som har betydligt lägre kväveoxidutsläpp än många konkurrenter och en rak sexcylindrig motor med intressant teknik.

Läs också: Nytt utsläppstest: Mercedes dieselmotor glänser med toppresultat



Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer började på företaget som trainee 1990.

Men i nuläget finns inga planer på att utveckla någon ny motorteknik efter dessa, enligt Markus Schäfer. Det är dock inte helt uteslutet att utvecklingen skulle kunna återupptas senare för att uppdatera vissa komponenter i de befintliga motorerna.



Volkswagen går över till eldrift – sista modellen med förbränningsmotor lanseras 2026



Volvos sista dieselmotor i sommar: ”Ser ingen framtid för dieselbilarna”



Mercedes uppdaterar tre miljoner dieselbilar – ska sänka utsläppen



3. Audi Sport-chefen: ”Elbilarna tar över”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-09-20, 13:30, uppdaterad 2019-09-20, 14:30

Att elbilar kommer att ta över, det är Audi Sport-chefen Chris Reinke övertygad om. Det skriver Motor Authority. Men det behöver automatiskt inte betyda att dagarna för förbränningsbilarna är snart är räknade, menar han och jämför med segelbåtarna.
"Förut använde man segelfartyg för att frakta gods, men de blev utkonkurrerade av containerfartygen. Trots det fortsätter folk att segla, men i nöjessyfte."



Han menar att samma sak kommer att ske med förbränningsbilarna. Vissa människor kommer fortfarande vilja höra ljudet av en förbränningsmotor och växla manuellt. Men den typen av körning kommer att vara förpassad till helgerna och vara helt och hållet i nöjessyfte, menar Reinke.
Den dagliga pendlingen, menar han, kommer att göras av autonoma helelektriska fordon.
Det autonoma kanske inte bara är förpassat till det asfalterade vägnätet, inte enligt Audi i alla fall. Under Frankfurtsalongen visade man nämligen upp konceptet AI:TRAIL som är en helt autonom bil specialiserad för off road-körning.

[Andra generationen Audi RS 7 Sportback får 600 hk V8-motor]

[Officiell: Audi e-tron GT blir märkets tredje elbil – DNA från Audi och teknik från Porsche]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Elbilen kan skapa stora miljöproblem visar ny granskning

Peter Klemensberger 19 september 2019

Den smutsiga utvinningen av jordartsmetaller, som är koncentrerad till Kina, granskas av Ekot. Elbilen riskerar att bli en miljöbov.



Elbilen ses som en miljöräddare men i själva verkat riskerar den att bli en miljöbov. Det visar en granskning som har gjorts av Sveriges Radio Ekot.

Det handla om utvinningen av så kallade jordartsmetaller som orsakar svåra föroreningar där de bryts. Föroreningarna, som även kan innehåller det radioaktiva ämnet torium, samlas i dammar men letar sig även ner i grundvattnet.

LÄS MER: **Elbilar kan vara sämre för miljön än dieselbilar**

Jordartsmetaller används i både batterier och elmotorer, därför går det åt mycket mer av dessa ämnen i elbilar och elektrifierad bilar än i bilar med förbränningsmotorer.

Ekots granskning bygger på vetenskapliga rapporter och intervjuer med personer med insyn i industrin men även med lokalbefolkning som vittnar om både cancer och dödsfall.

Granskningen är koncentrerad till Kina då 85 procent av jordartsmetallerna bryts i landet och ingår i Ekots artikelserie Prylarnas pris. Avsnitten ”Bilbranschens mörka hemlighet” kan du lyssna på här.



5. Polestarchefens känga till Tesla: "Finns inga nackdelar"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-19, 06:23

Avslöjar när nya eldrivna suven dyker upp – och att Polestar 2 blir ganska ovanlig på vägarna.



Polestarchefen Thomas Ingenlath säger att märket lanserades för att "bryta radikalt med det förflutna". Och han gör ingen hemlighet av att märket är ute efter att konkurrera med Tesla.

I en intervju med tyska Manager Magazin berättar han om när de anställda fick höra att förbränningsmotorer och racing inte hör till framtiden – det gör däremot elbilar.

"Vår Polestar 2, som vi visar på Frankfurtsalongen, är fortfarande ganska ensam som premiumbil. Beroende på utrustning kommer den kosta mellan 40.000 och 60.000 euro. De första elbilarna från Mercedes, Audi och Jaguar börjar på 80.000 euro. Den enda direkt jämförbara konkurrenten är Tesla Model 3", säger han.

"Vi är ett betrott och professionellt märke"

Så varför ska då Teslaköparna välja en Polestar istället? Thomas Ingenlath tycker designen är annorlunda, men han delar också ut en känga mellan raderna gällande de kvalitets- och serviceproblem som en del Teslaägare klagat på.

Läs också: Polestarchef erkänner: Tesla är långt före alla andra

"Alla som köper eller hyr en Polestar kan vara säkra på en sak: när det gäller kvalitet, service och reservdelar är vi ett betrott och professionellt märke. Vi har den fantastiska fördelen att kunna förlita oss på Volvos etablerade processer och infrastruktur – och det är vad våra kunder kommer märka snabbt. Det finns inga nackdelar."

Den som vill märka ord kan då påpeka att Volvo knappast heller har så mycket att skryta med kvalitetsmässigt – märket har halkat långt ned i flera undersökningar om driftsäkerhet och problemfrihet, något som även auto motor & sport-läsarna vittnat om. Men kvalitetsnivån verkar ändå har lyfts några hack de senaste åren.



Elsuven kommer om två–tre år

De första Polestar 2-leveranserna startar i maj eller juni nästa år. Kina och Europa blir först ut. Men någon "folkelbil" är det inte tal om: Polestar påpekar att elbilen blir massproducerad men det handlar om tiotusentals exemplar, inte hundratusentals.

Thomas Ingenlath säger att Polestar eventuellt kan krossa 100.000-gränsen med deras tre första modeller tillsammans (prestandahybriden Polestar 1, elbilen Polestar 2 och elsuven Polestar 3).

Så när kommer Polestar 3?

"Det kommer ta ytterligare två eller tre år innan vi lanserar Polestar 3. Då blir det en suv. Men det blir ingen typisk tolkning av suv-klassen utan den får en väldigt aerodynamisk, sportig form. Som en coupé", säger Thomas Ingenlath i intervjun.

Han påpekar också att bilen ska byggas på andra generationen av Volvos SPA-plattform.



Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen



Vi kör Polestar 1: "Kolossalt effektiv – och oerhört tung"



Polestarchef erkänner: Tesla är långt före alla andra

NyTeknik

6. Nytt test: Tesla Model 3 får toppbetyg i säkerhet

2019-09-19 11:50 **Ania Obminska**

Nu har beskedet kommit, svart på vitt. Tesla uppnår toppresultat i IIHS krocktester.



Nu har beskedet kommit, svart på vitt. Tesla uppnår toppresultat i IIHS krocktester.

Det har gått en knapp månad sedan Audis E-tron utnämndes till den säkraste elbilen hittills. Den hade då som enda elbil uppnått det åtråvärda betyget Top Safety Pick + av den amerikanska oberoende föreningen Insurance Institute for Highway Safety, IIHS.

Efter ett tidigare krocktest av Model S med varierande resultat får nu Tesla sin revansch. IIHS ger Model 3 bolagets första ”bästa säkerhetsval”, berättar The Verge.

Precis som E-tron har Model 3 fått omdömet ”bra” i alla kategorier, det bästa omdöme som IIHS kan ge. Men det innebär inte att bilmodellen är helt perfekt på säkerhetsfronten. Tesla Model 3 som har tillverkats före juni 2018 har enligt IIHS bara ”acceptabla” strålkastare. För samtliga upplagor finns också en måttlig risk för att föraren vid en frontalkrock som överlappar med förarens fordonssida kan få en skada på nedre delen av vänster ben. Det här krocktestet ska vara det mest utmanande, enligt IIHS.

Tesla Model 3 lyckade dock bra med att undvika kollision, tack vare sitt automatiska bromssystem.

Enligt Tesla ska de egenutvecklade sätena ha bidragit till det höga betyget.

”Våra kunders säkerhet är det viktigaste och därför är våra aktiva säkerhetsfunktioner och passiva säkerhetsutrustning standard på alla våra bilar”, skriver bolaget bland annat i ett blogginlägg.

Se filmer från krocktesterna: **https://youtu.be/be5MLDXUvHE**
https://youtu.be/N7xdojTN2Ok

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Jaguar Land Rover: ”Elbilar förblir dyra i ytterligare fem år”

Mattias Rabe 17 september 2019

Många tror – men framför allt hoppas – att elbilar blir billigare inom ett par års tid. En som inte tror detsamma är Jaguar Land Rovers vd Ralf Speth som inte ser en prisnedgång under de närmaste tre till fem åren.



Batteridrivna elbilar betingar ett högt pris och det är framför allt batterierna som är den kostsamma komponenten. Det krävs stora batterier för att nå ”lång” räckvidd, och ju större batterier desto dyrare blir bilen.

Nästa år ska flera biltillverkare marknadslansera sina första elbilar för den verkligt breda publiken, exempelvis Volkswagen. Många tror att priserna därmed kommer att pressas, men då gäller det att batterierna blir billigare.

Någon som inte kan se en sådan utveckling de närmaste åren är Jaguar Land Rovers vd Ralf Speth som för Autocar berättar om sin syn på saken. Han tror nämligen inte att elbilarna blir billigare de närmaste fem åren. Hans åsikt baseras på just batterierna.

– Det kommer inte att bli några sänkta kostnader på tre till fem år. Vi behöver ett tätare nätverk av laddare, mer kvalitet och mer kvantitet, som är mer standardiserade och ger snabbare laddning. Du behöver helt klart en bra spridning över hela landet, inte bara i London, säger han med en referens till Storbritannien men som kan appliceras på i princip valfritt europeiskt land.

Han poängterar att med fler laddare kan biltillverkarna skapa bilar med mindre batterier och på det sättet sänka kostnader för både biltillverkarna och konsumenterna.

Speth är övertygad om att laddinfrastrukturen kommer att växa i takt med att allt fler biltillverkare satsar på elbilar.

– Det kommer senare, men det kommer att komma.

Jaguar har en elbil i sitt modellprogram – I-Pace. Den kan inte klassas som annat än en dyr bil med en prislapp på 1 006 865 kronor. Jaguar har dock ett ”stående” erbjudande som ger prislappen 939 900 kronor. Att privatleasa Jaguar I-Pace kostar från 9 995 kronor i månaden.

En betydligt billigare elbil som är på väg att marknadsintroduceras är Peugeot e-208 för knappt 360 000 kronor. Klart mindre pengar än vad en elektrisk Jaguar (eller exempelvis Audi) går för, men en väldig summa om man jämför med samma bil utan elmotor. Ännu finns det inget pris på nya 208 med bensin eller dieselmotor, men utgående 208 kostar från 130 900 kronor, alltså nästan en tredjedel av ingångspriset för elbilen. Nya 208 kommer däremot inte att börja på så låg nivå (skulle vi tippa så kanske strax under halva elbilens pris).



8. Mercedes drag: Inga nya förbränningsmotorer

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-19, 17:30

Nu är det el som gäller för Mercedesägaren Daimler. Utvecklingen av nya bensin- och dieselmotorer sätts på paus på obestämd framtid.



Mercedes har uppdaterat miljontals dieselbilar för att sänka utsläppen. Men senaste generationen av Mercedes dieselmotor har visat sig vara relativt ren i flera oberoende tester.

Det blir ingen helt ny generation bensin- eller dieselmotorer från Mercedes. Det säger Daimler-koncernens utvecklingschef Markus Schäfer till tyska auto motor und sport.

Därmed kan vi nu också räkna Mercedes till listan över biltillverkare som på något sätt håller på att fasa ut förbränningsmotorerna. Volvo utvecklar till exempel ingen ny dieselmotorfamilj efter dagens VEA-motorer, och Volkswagen ska lansera sista modellen med förbränningsmotor om sex år.

Med tanke på hur dyrt det är att utveckla och avgascertifiera nya bensin- och dieselmotorer är det inte konstigt att pengarna istället läggs på utvecklingen av nya elbilar, eller på att forska kring vätgasbilar.

Markus Schäfer betonar att Mercedes huvudfokus nu ligger på elektrifiering och batteri-utveckling. Det handlar också om att styra om hela koncernen från att utveckla förbrännings-drivlinor och växellådor.

Mercedes har lagt enorma belopp på nya bensin- och dieselmotorer under de senaste åren, inte minst den fyrcylindriga dieselmotorn som har betydligt lägre kväveoxidutsläpp än många konkurrenter och en rak sexcylindrig motor med intressant teknik

Läs också: Nytt utsläppstest: Mercedes dieselmotor glänser med toppresultat



Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer började på företaget som trainee 1990.

Men i nuläget finns inga planer på att utveckla någon ny motorteknik efter dessa, enligt Markus Schäfer. Det är dock inte helt uteslutet att utvecklingen skulle kunna återupptas senare för att uppdatera vissa komponenter i de befintliga motorerna.



Volkswagen går över till eldrift – sista modellen med förbränningsmotor lanseras 2026



Volvos sista dieselmotor i sommar: ”Ser ingen framtid för dieselbilarna”



Mercedes uppdaterar tre miljoner dieselbilar – ska sänka utsläppen

ALLT OM BILAR

9. Volkswagens gasdrivna modell börjar säljas igen

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 20 sep 2019 09:41

Volkswagen kommer leverera sin modell Golf Sportcombi TGI driven med fordonsgas. Topphastighen kommer vara 207 km/h och förbrukningen vid blandad körning är 4,2 kg/100 km. Räckvidden kommer vara 44 mil enligt WLTP.



Volkswagen erbjuder åter Golf Sportcombi TGI som drivs på fordonsgas.

Volkswagen kommer åter att erbjuda modellen Golf Sportcombi TGI som drivs på fordonsgas och klassas som klimatbonusbil.

Bilen är utrustad med tre gastankar vilket enligt tillverkaren ska ge en räckvidd på 44 mil, enligt den nya mätmetoden WLTP. Motorn kommer vara en 1,5 liters fyrcylindrig motor och generera en effekt på 130 hästkrafter och vridmoment på 200 nm.

Motorn drivs primärt på fordonsgas, men har även en bensintank som fungerar som reserv. Tanken rymmer 9 liter, vilket motsvarar en räckvidd på 20 mil.



Golf Sportscombi TGI är utrustad med tre gastankar.

Koldioxidutsläpp på 116 g/km

Enligt Volkswagen minskar koldioxidutsläppen med cirka 25 procent om man kör med fordonsgas jämfört med förbränning av bensin. Utsläppen blir ännu mindre om man kör på biogas.

Volkswagen Golf Sportcombi TGI har en 7-växlad dubbelkopplingsväxellåda och är framhjulsdriven. Enligt tillverkaren är bränsleförbrukningen vid blandad körning 4,2 kg/100 km (1 kg gas motsvarar 1,3 liter diesel, eller 1,5 liter bensin) och har ett koldioxidutsläpp på 116 g/km.

Bilen klarar av 0-100 km/h på 10,9 sekunder och har en topphastighet på 207 km/h. Det rekommenderade cirkapriset är från 297 900 kronor.

Senare i höst kommer fler gasdrivna modeller från Volkswagen på den svenska marknaden då Polo TGI levereas.

Av Anders JS Nilsson

LÄS MER: Volkswagens elbil ID.3 – här är svenska priserna



10. Volkswagens nya plan: Ett operativsystem för alla bilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-17, 09:14

Jätteprojektet redan igång: Åtta olika plattformar ska samordnas till en.



När biltillverkarna kör igång sina stora lanseringsevent på Frankfurtsalongen står det klart att det inte längre bara är bilarna som är i centrum. Biljättarna har börjat prata mycket mer om bildelning, appar, uppkopplade bilar, autonom teknik och molntjänster.

Då är det heller inte så konstigt att Volkswagen nu startar en jättesatsning för att bygga ett eget biloperativsystem. Det ska finnas i alla koncernens modeller under de kommande åren, skriver Ars Technica.

Detta är också helt naturligt när en ny generation bilköpare nu börjar bry sig mer om infotainmentsystemet, mjukvaran och uppdateringar via nätet och inte bara hur bilen är att köra. Och med tanke på att dagens VW-bilar kan ha mjukvara från upp emot 200 olika underleverantörer finns ytterligare ett skäl att gå över till ett centraliserat operativsystem utvecklat av Volkswagen själva.

Volkswagen har ett arv från avlidne utvecklingschefen Ferdinand Piëch. Han ville ha intern konkurrens för att varje märke i VW-koncernen skulle utveckla egen mjukvara, men på grund av det körs koncernens bilar nu på åtta olika elektronikplattformar. Det måste förenklas.

Från Polo till A8

Det nya operativsystemet ska användas i allt från Volkswagen Polo upp till Audi A8. Systemet ska sköta bland annat infotainmentsystem, förarassistanssystem, digitala instrument och uppkoppling mot molnet för att ägaren ska kunna fjärrstyra bilens funktioner.

Även om den tekniska grunden blir densamma för alla märken kan exempelvis Porsche, Audi och Lamborghini bygga egna designlösningar ovanpå operativsystemet för att det bättre ska passa in utseendemässigt.

Systemet ska baseras på Android Automotive, den nya lösningen som Google presenterat och som Volvos prestandamärke Polestar blir först ut att använda. Det egna operativsystemet lär dock dröja: avdelningen som ska sköta utvecklingen ska inte vara i full gång förrän 2025.



11. Skoda Superb iV PHEV laddhybrid blir billigare än VW Passat GTE

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-09-19, 15:27

Vill du köra laddhybrid som förmånsbil finns det nu ett nytt, prisvärt alternativ. Och utrymmena är gigantiska, även om bagagevolymen minskar något i Skoda Superb iV PHEV laddhybrid.



Många satte nog kaffet i vrångstrupen när Volkswagen i somras berättade att den uppdaterade laddhybriden Passat GTE Sportscombi ska kosta från 458.500 kronor. Föregångaren hade ett listpris från 417.900 kronor.

Men de som letar efter en rymlig förmånsbil – det vill säga laddhybrid och kombikaross – har ett nytt alternativ i form av Skoda Superb iV PHEV laddhybrid. Försäljningen i Sverige har startat och priserna börjar vid 420.100 kronor. Kombimodellen kostar från 429.500 kronor.

Parallellt med säljstarten för Superb iV laddhybrid inleder Skoda Sverige ett samarbete med Bee Charging Solutions. De som beställer en Skoda laddhybrid kan även välja till en laddbox från Bee som inklusive installation kostar 17.900 kronor (med moms). Laddboxen kommer från Keba och den kan ladda med upp till 22 kW.

"När Skoda tar första klivet mot en elektrifierad mobilitet är det viktigt för oss att fortsätta underlätta våra kunders vardag med smarta och funktionella lösningar," säger Stefan Nygren, marknads- och produktchef på Skoda Sverige. "Samarbetet med Bee innebär att vi kan erbjuda en prisvärd och smidig lösning för laddning i hemmet eller företaget, där kunderna har tillgång till en snabb och erfaren support."

Skoda Superb iV PHEV har samma drivlina som VW Passat GTE, vilket innebär en 1,4-liters bensinmotor plus en elmotor. Systemeffekten är 218 hästkrafter och 400 Nm. Batteriet på 13 kWh ger en räckvidd på upp till 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln, vilket är lika långt som uppdaterade Passat GTE. Batteriet är dock skrymmande och bagagevolymen i Superb minskar från 660 till 510 liter.

Skoda Superb får också ett ansiktslyft med en del nya tillval och finesser. Dit hör till exempel ett infotainmentsystem med 9,2-tumsskärm och digitala instrument. En egenskap som många svenska bilköpare sätter värde på är möjligheten till dragkrok, och den finns som valbart tillbehör till Superb laddhybrid.

Enligt Skodachefen Bernhard Maier är målet att lansera 30 nya eller uppdaterade modeller till 2022, varav en tredjedel blir elektrifierade. Bland dessa finns en elsuv, som visades i konceptform för två år sedan.

Rekommenderade cirkapriser för Superb iV inkl moms:

Superb iV Style 1.4 TSI PHEV DSG:	420.100 kronor.
Superb iV L&K 1.4 TSI PHEV DSG:	445.800 kronor.
Superb iV Sportline 1.4 TSI PHEV DSG:	472.700 kronor.
Superb iV Combi Style 1.4 TSI PHEV DSG,	429.500 kronor.
Superb iV Combi L&K 1.4 TSI PHEV DSG:	455.200 kronor.
Superb iV Combi Sportline 1.4 TSI PHEV DSG:	482.100 kronor.



Försäljningen av Skoda Superb iV PHEV laddhybrid har inletts och priserna för halvkombin börjar vid 420.100 kronor.



Skoda Superb iV PHEV har samma drivlina som VW Passat GTE, vilket innebär en 1,4-liters bensinmotor plus en elmotor. Systemeffekten är 218 hästkrafter och 400 Nm.



Batteriet på 13 kWh ger en räckvidd på upp till 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln, vilket är lika långt som uppdaterade Passat GTE. Batteriet är dock skrymmande och bagagevolymen i Superb minskar från 660 till 510 liter.



[Prov: Skoda Superb – Bror Duktig har blivit en scout med gummistövlar]



[Skoda Superb nu som laddhybrid – och lanserar ny elbil för under 20.000 euro]



[Seat Tarraco FR PHEV – laddhybriden får 245 hk och blir attraktiv tjänstebil]

ViBilägare

12. Skoda Kamiq – rapport från provkörningen

Publicerad 2019-09-18 14:39

Text Maria Dahlin

Vi Bilägare har provkört Skodas senaste småsuv Kamiq, som trots sin storlek är förvånansvärt rymlig. Här är första intrycken.



Hej Tommy, det var en väldigt grön bil du hittat!
– Eller hur? Nya Skoda Kamiq kommer i en rad pigga kulörer och även i biogasversion om man vill köra grönt på riktigt och inte bara i en grön bil, om jag får skoja till det lite.

Berätta, vad är Kamiq för bil?
– Enkelt uttryckt så är det en Skoda Scala i högbyggd version. Scala och Kamiq delar de flesta komponenter samt den grundläggande arkitekturen. Kamiq är en ovanligt rymlig liten suv som dock bara finns som framhjulsdriven.

Den här klassen är ju verkligen ett getingbo, vad har Kamiq som sticker ut i konkurrensen?
– Framförallt så är det utrymmena. Baksätet är det bästa jag sett i den här klassen. Därutöver är det här en modern småbil med infotainmentsystem av senaste snitt och klassiska Skoda-finesser så som isskrapa i tanklocket och paraply i förardörren. Men jag berättar mer om Kamiq i **nr 13 av Vi Bilägare!**

Du kan väl i alla fall säga när den kommer till Sverige och vad den ska kosta?
– Officiell introduktion blir i november men bilen finns att bygga och beskåda redan nu på Skodas hemsida. Priset börjar på 215 400 kr.

Läs mer om:



Skoda Kamiq en suv för stan



Kom in i Kamiq



Skoda Kamiq till Europa



Kamiq ny suv från Skoda



13. Beställt 100 000 ex av nya el-pickupen

Redaktören bytbil 2019-09-19

Företagsjätten Amazon: om två år rullar bilarna på vägarna



Världens första elektriska pickup har fått en flygande start – redan innan serieproduktionen har satt igång. Ett av världens största företag, Amazon, beställde igår 100 000 exemplar av elbilen.

– Om två år får vi se bilarna på vägarna, säger Jeff Bezos, grundare av Amazon.

Det har gått väldigt fort för den lilla uppstickaren inom elbilar. Rivian grundades 2009 och förklarade så sent som 2011 att de planerade för lansering av märkets första modell 2013, en snål bensinbil. Men så blev det aldrig.

För bara tio månader sen presenterades Rivians helelektriska pickup på Los Angeles bilsalong.

– Jag startade Rivian för att leverera produkter världen inte redan har – för att omdefiniera teknologi och innovation. Vi började med ett blankt papper och har spenderat åratal för att utveckla de ideala bilarna för aktiva kunder, säger grundaren RJ Scaringe, en entreprenör som tidigare fått pris av president Barack Obama.

Rivian fick enorm uppmärksamhet direkt – även av tunga investerare. En av dom heter Jeff Bezos och är grundare av Amazon.

Amazon har blivit ett av världens mäktigaste företag – och grundaren Jeff Bezos följaktligen en av världens mest inflytelserika (och rika) personer. Att han är intresserad av eldrivna fordon kan vara av miljöskäl, men det handlar även om pengar eftersom Bezos inser att Amazon som företag slukar enorma energimängder och behöver agera smart i framtiden för att spara på utgifterna.



Igår förklarade Bezos att han beställt inte mindre än 100 000 Rivian-fordon som ska användas som budbilar.

– De första pickuperna kan vara klara redan nästa år och rulla på vägarna 2021. Alla 100 000 fordon kan vara i tjänst 2024, säger Jeff Bezos.

Den första modellen som ska tillverkas heter R1T och är en rymlig pickup med dubbelhytt och stort, vattentätt flak som mäter 140 centimeter på längden och 138,5 centimeter på bredden. Med lämmen nedfälld blir flakytan 210 centimeter lång.

Bilen har lång räckvidd, hela 64 mil, och massor av smarta förvaringsutrymmen.

Bilen är späckad med finesser, ungefär på samma sätt som en Tesla.

Enligt Rivian ska de första leveranserna starta 2020. Bilen kommer att kosta omkring 500 000 kronor i USA.

RJ Scaringe och Rivian har köpt Mitsubishis gamla bilfabrik i Illinois, en fabrik där Mitsubishi byggt Outlander och Pajero och som har kapacitet för över 220 000 bilar per år.



ViBilägare

14. Så mycket kostar de franska laddhybriderna

Publicerad 2019-09-17 9:45

Text Maria Dahlin

Laddbara Peugeot 3008, 508 samt DS 7 Crossback har fått svenska prislappar.



Från och med i höst går det att köpa suven 3008, samt kombi- och sedanvarianten av 508, i laddbart utförande. Med fyrhjulsdrift får suven tilläggsnamnet Hybrid4 och har då 300 hästkrafter till förfogande. Den framhjulsdrivna varianten på 225 hästar heter kort och gott Hybrid. På enbart el går det att köra upp till 5,9 mil enligt körcykeln WLTP. Riktpriserna för Peugeot 3008 Plug-In Hybrid landar på 429.900 kronor.



När det gäller 508 och 508 SW i laddbart utförande är det framhjulsdrift, upp till 5,4 mils räckvidd och 225 hästkrafter som gäller. Priserna börjar på 44.900? kronor för sedanen och 449.900 kronor för kombivarianten. Du kan läsa mer om drivlinan här.



Även Peugeots premiummärke DS har en laddhybrid: suven DS 7 Crossback E-Tense. Den går att beställa nu och kostar från 479.900 kronor. Bilen är fyrhjulsdriven med 300 hästkrafter och en beräknad elektrisk räckvidd på 5,8 mil.



Läs mer om:

Provkörning: Peugeot 508 SW (2018)

Jeep Wrangler floppar i krocktest

Vardags-Edge, formfranska och Swexit

Finalisterna i Årets Bil 2019

Peugeot 508 SW – rapport från provkörningen

Peugeot 3008 och 508 blir laddbara

ALLT OM BILAR

15. Ökning av bedrägeriförsök – trenden fortsätter uppåt

Publicerad 16 sep 2019 17:00

I augusti ökade bedrägeriförsöken bland bilförsäljningar med 60 procent jämfört med samma period förra året.

– Vi ser allt fler fall där man försöker lura köpare genom att dölja var bilen kommer ifrån eller gömma uppenbara fel vilket är en extrem säkerhetsrisk, säger Martin Fransson, vd på Wayke.



I augusti undersöks 40 000 bilar på den digitala marknadsplatsen Wayke av data-analysföretaget Carfax, 105 av dem visade sig vara manipulerade på ett eller annat sätt. Det är en ökning med 60 procent, eller 41 bilar jämfört med samma period förra året. Jämfört med augusti är det dock en minskning med 65 fordon då 170 fordon avslöjades.

LÄS MER: Prislyft på begagnade bilar efter höjda fordonsskatten

Säljare har försökt dölja bilens ursprung

Säljare har bland annat försökt dölja att bilen antingen varit stulen, inte har fungerande krockkuddar eller varit med om en allvarlig olycka.

– Tyvärr verkar det finnas en hel del fuskbilar i Sverige. Vi ser allt fler fall där man försöker lura köpare genom att dölja var bilen kommer ifrån eller gömma uppenbara fel vilket är en extrem säkerhetsrisk. Vi är relativt ensamma om att kolla bilarna och stoppa annonserna innan dom läggs ut vilket gör det ännu mer anmärkningsvärt att allt fler försöker även hos oss, säger Martin Fransson, vd på Wayke.

Innan bilarna säljs via Wayke gör Carfax sökningar i svenska och internationella register och på sätt uppdagas fuskbilarna.

Anders JS Nilsson

ViBilägare

16. Bilfrågan: Varför just 306 hk?

Publicerad I 2019-09-17 8:09 **text Redaktionen**

”Är det en ren slump eller finns det en orsak till just den effekten?” Vi Bilägare svarar.



Fråga:
Peugeot, Land Rover, Volkswagen, Volvo, Audi, Mercedes-Benz, BMW, Honda och säkert fler tillverkare har eller har haft motorer på 306 hk. Är det en ren slump eller finns det en orsak till just den effekten?
Gunnar Lindberg

Svar:
Det finns nog en mix av förklaringar. Dels kan en motor beroende på ägandeförhållande hamna i flera bilar. PSA-gruppen med Peugeot som äger Citroën och härom året köptes Opel av GM. Audi, Volkswagen, Skoda, Seat och Porsche hör också till samma koncern och nyttjar gemensamma komponenter. BMW ägde för övrigt Rover 1994 till år 2000, då Rover såldes till Ford. BMW äger för närvarande förutom Mini även Rolls-Royce. BMW säljer en hel del motorer till andra biltillverkare. Ford ägde som bekant även Volvo, innan Geely tog över. Därför hamnade någon Volvomotor tillfälligtvis också i Land Rover. 2007 sålde Ford i sin tur även Rover och Jaguar till indiska Tata Motors. Fiat äger Chrysler och Dodge. Nissan och Renault har sitt ihop och där finns ju också Dacia och Infinity. För att ta några exempel.
Dessutom finns ju en mängd samarbeten kors och tvärs.
Att många tillverkare har motorer med nästan samma effekt beror också på att man förstås vill matcha konkurrenternas prestanda i samma storleksklass. Både när det gäller effekt och ekonomi. Jag tror att mycket lite är tillfälligheter i bilbranschen!
Erik Rönnblom, Vi Bilägare

ALLT OM BILAR

17. Volvos bästa bilar genom tiderna – från Amazon till XC40

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 14 nov 2018 10:23

Var femte ny bil som säljs i Sverige är en Volvo.
Var fjärde bil du möter på vägen är en Volvo.
Ja, Volvo är Sveriges mest vanliga bil och enligt många Sveriges stolthet.
Vår bilexpert Jan-Erik Berggren har testkört Volvo-bilar sedan 850 och framåt och också ägt flera modeller.
Här är Berggrens 10 Volvo-favoriter genom tiderna – från Amazon till senaste XC40.

1. Volvo 850



Kommentar: en sportigare och lyxigare personbil från Volvo. Med tvärställd femcylindrig motor och framhjulsdrift. Många var skeptiska när Volvo lanserade en helt ny generation personbilar 1991. 850 byggdes till och med 1997 då modellen bytte namn till S70 och V70. Men det här var mycket mer än så – Volvo 850 var den första personbil som jag testade för en tidning. Jag skrev testet för en gratistidning i Karlskoga när bilen kom till vår lokala handlare.

Jag minns 850 som rymlig, bekväm och med bra tryck i motorn men tyvärr ägde jag aldrig någon. Och visst gjorde Volvo rätt som satsade på en sportigare image. Volvo 850 kombi blev världskänd som tävlingsbil i BTCC med bland andra Rickard Rydell vid ratten.

2. Volvo Amazon



Kommentar: Min första egna bil. Och jag kan än i dag surfa runt och leta efter snygga och välbevarade exemplar. Jag tycker att det fortfarande är en väldigt snygg bil och jag kan förlora mig i små detaljer. "Min" Amazon hade fotomkopplare för helljuset och jag pimpade med backspegelgubbe och röd plyschklädsel. Det var fantastiskt roligt att sladda runt i nysnön och det gick att köra bilen mer eller mindre på tvären. Tyvärr rostade den och när jag sålde den för att lägga pengarna på en motorcykel fanns inte så mycket av golvet kvar.

3. Volvo C30



Kommentar: Volvos försök att komma med en snygg småbil havererade snabbt. Synd – för jag tycker att C30 på många sätt var före sin tid. Volvos största misstag var att bygga en tredörrarsbil. Kanske var designen med bara två platser i baksätet – något skjutna mot mitten – och ett misstag, i alla fall för svenska kunder. Prislappen blev till slut också lite för hög. Jag hoppas att Volvo C30 får nytt liv som samlarbil vad det lider.

4. Volvo XC60



Kommentar: Maud Olofsson klev glatt in i Volvos nya – en konceptbil till det som skulle bli modellen XC60 – när den visades på bilsalongen i Detroit 2007. Jag var tvåa in i bilen för det var bråttom att få hem en text till Expressen. Olofsson var i Detroit för att försöka rädda svensk bilindustri. Vi vet hur det gick med det – knappt två år senare var såväl Volvo som Saab ute till försäljning.

Det gick desto bättre för XC60 som är en av Volvos allra största försäljningssuccéer. Världspremiären av den färdiga bilen hölls på bilsalongen i Genève våren 2008. När nya XC60 presenterades förra året blev jag väldigt imponerad av köregenskaperna och det här är den bil jag gillar allra mest på hela SPA-plattformen.

5. Volvo S60



Kommentar: En gång lanserad som en kvinnobil. När den allra senaste generationen S60 presenterades så sent som i våras handlade det i stället om sportiga köregenskaper. S60 är en modell som på något sätt aldrig riktigt hittat hem hos Volvo, en modell som känts lite udda. Vi har drömt om en stor och vräkig coupé – för att konkurrera med Audi A7, Mercedes E-klass coupé eller BMW 6-serie GT – och i stället fått en lite för mesig S60. Kanske kan S60 Polestar till slut får ordning på modellen. Det är i alla fall en väldigt snygg och kaxig sedan och den bästa S60 Volvo byggt.

6. Volvo XC70



Kommentar: Det går förstås inte att göra en sån här lista utan att plocka med ikonen XC70 – eller V70XC som modellen hette under de allra första åren i slutet av 1990-talet. Robust och rejäl och med Volvos stryktåliga motorer. XC70 hänger med som en storsäljare på begagnatmarknaden och precis som vid alla stora generationsskiften finns det de som envist kommer att hänga kvar vid den äldre skogsmullekombin. Volvo har på XC70 fått möjlighet att testa effektiv fyrhjulsdrift och modellen har överlevt de allra flesta trender och nycker på marknaden.

7. Volvo C70



Kommentar: En lite bortglömd bil i Volvos historia men det är många som uppskattat den snygga cabrioleten. Jag upptäckten bilen sent men desto mer effektfullt när jag var med under en testkörning på Västkusten. Volvo hade plockat ner dieselmotorer i C70 – jo, det var på den tiden var det allra hetaste, inte det mest hatade – och vi skulle med cabben nedfälld åka runt och övertygas om att dieselknacket inte alls störde upplevelsen.

8. Volvo XC90



Kommentar: Det var förstås stort när Volvo visade sin allra första suv – eller stadsjeep som många sa på den tiden – på bilsalongen i Detroit i januari 2002. Volvo byggde en lite nättare suv än konkurrenterna och jag tycker att den första generationen stod sig väldigt bra i många år. Att det dröjde till 2014 innan nästa generation kom handlade förstås till största del om ägarbytet – Ford till Geely – men den fina försäljningen spelade också in. Det är först nu på senare år som första generationen av XC90 verkligen börjat se riktigt gammal ut.

9. Volvo V40 Cross Country



Kommentar: Här i Sverige har V40 en väldigt undanskymd roll i Volvos modellprogram. Så är det inte ute i stora världen när V40 tillhör Volvos storsäljare. Jag minns speciellt två viktiga testkörningar. En var V40 Cross Country på en sjöis utanför Åre. Det var en sån där riktigt fin vinterdag och vi fick sladda runt på sjön och göra olika manöverprov och bromsprov. Det var en sån där dag då vi kanske inte kört så många mil men vi fick verkligen prova bilen och se dess begränsningar.

Den andra var när ett stort gäng Volvo-tekniker och experter ställde upp för att visa mig bilen i grunden. Vi körde runt i Göteborg och jag fick en grundlig lektion i hur V40 byggts och varför. V40 Cross Country är en lite udda version men modellen har fått många efterföljare och Volvo visade än en gång att designavdelningen var lite före sin tid. Se bara på nya Ford Focus – en gång en systerbil till V40 – som nu får en så kallad Active-version.

10. Volvo XC40



Kommentar: Det är klart att Car of the Year 2018 ska platsa på den här listan. Första gången jag såg XC40 var redan två, tre år före världspremiären och jag minns att jag tänkte "wow, det här var något helt nytt". Då stack designen ut och tankarna for i väg till Jeep Renegade och andra lite mer upprätta småsuvar. Det var en chansning av Volvo men utvecklingen i bilvärlden hann så att säga ifatt designen.

När XC40 visades i september 2017 var kändes den inte alls lika extrem längre. Och när jag fick köra bilen i Barcelona senare samma höst stod det klart att Volvo lyckats lika bra med köregenskaperna i CMA-plattformen som i SPA-bilarna. Jag ser fram emot el- och laddhybridversionen av XC40.

Jan-Erik Berggren

Klassiker

18. Grattis Chevrolet El Camino!

Publicerad 26 september

I dag firas Einar och Enar med kaffe på sängen och kanske till och med tårta. Enligt Klassikerkalendern är det emellertid El Camino som ska besjungas. Grattis på namnsdagen!



El Camino är spanska för vägen. Den rätta vägen kanske!?

1959 släppte Chevrolet sin pickup baserad på Brookwood, en tvådörrars stationsvagnsmodell. Den fick heta El Camino och var ett svar på Fords populära Ranchero på samma tema, som funnits sedan 1957. Basmotor var en rak sexa men två olika V-åttor, 283" och 348", fanns som tillval.



Flak och fenor i förening. Dra in magen vid lastning så du inte slår fenspetsen i solar plexus. Detta är första årets El Camino. Alltså 1959.



Efter 1960, alltså endast två års tillverkning lades El Camino på is. 1964 togs modellen upp igen på programmet men baserad på mellanklassaren Chevelle. Denna guldfärgade -67:a bär samma grunddrag, endast detaljförändrad och med en modifierad front.



SS - beteckningen användes av Chevrolet när det gällde mer påkostade utföranden av flera olika modeller likt Camaro, Nova eller Impala. El Camino SS kunde 1972 dessutom beställas med den hiskeliga 454 kubiktumsmotorn. Och nej - SS betyder inte Separata Stolar.



Inför 1973 gjordes en större omändring av karossen som blev mer fartbetonad, men de mekaniska komponenterna var i stort identiska även om motorerna ströps effektmässigt allt efterhand. Detta fortsatte under lång tid framöver.

1978 hade karossen krympts ytterligare och bar nu nästan samma mått som en Volvo 240. 305 kubiktum V8 motorn fanns självklart kvar men även flera olika V-sexor erbjöds precis som en dieselversion.



Den sist tillverkade El Caminon var en 1987:a även om det är en 1986 på bilden.
Inte mycket hade ändrats de sista tolv åren. 425 osålda bilar blev till slut sålda som 1988:or.



19. Porsches sluga knep – för att knäppa Tesla på näsan

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-19, 10:40

Och Porsche har ett slugt knep för att kapa rekordtiden.



Teslachefen Elon Musk var inte sen att utmana Porsche om rekordtiden runt Nürburgring. Med en uppdaterad version av Tesla Model S, som fått ny drivlina med tre elmotorer, planerar han att slå tiden med stor marginal.

Enligt uppgifter till tyska auto motor und sport tidigare i veckan är Tesla på mycket god väg.

En detalj som fått mycket uppmärksamhet är att den Tesla Model S som testkörs runt Ringen laddas med en dieselgenerator, eftersom det inte finns någon tillräckligt snabb laddstation i närheten. Och eftersom det är dyrt att boka Nürburgring finns det inte tid att åka iväg längre sträckor för att ladda.

Nu har Tesla dock installerat en Supercharger vid Ringen, och det handlar inte om någon temporär snabbladdare som ska tas bort efter rekordförsöket – det är en permanent Supercharger.

Läs också: Tesla Model S klockad på Nürburgring – 20 sekunder snabbare än Porsche Taycan

Porsches sluga knep

Men när det gäller Ringentiden har Porsche ett äss i rockärmen. Rekordtiden 7.42 sattes med en Porsche Taycan Turbo – inte en Turbo S. Den som är lite konspiratoriskt lagd skulle kunna hävda att det var ett sätt för Porsche att trissa upp stämningen och inte sätta den snabbaste tiden vid första försöket, utan dra ut på det.

Skillnaden är att Turbo S har en overbosotfunktion med mer effekt och en del andra finesser som skulle kunna göra stor skillnad för varvtiden.

Elon Musk har sagt att även Tesla Roadster ska testköras på Nürburgring, men inte förrän 2020. Han är övertygad om att den kommer sätta en imponerande tid – till och med bättre än den snabbaste produktionsbilen idag, Lamborghini Aventador SVJ, som fått en tid på 6.45.

Snabbaste elbilen runt Ringen är Volkswagen ID R som fick en tid på 6.05, men den är inte registrerad för gatkörning.



Tesla Model S klockad på Nürburgring – 20 sekunder snabbare än Porsche Taycan



Tesla Model S får "Plaid Mode" med tre elmotorer för att slå Porsche

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

20. DTM till Anderstorp

Peter Klemensberger

19 september 2019

Det tyska touringbilsmästerskapet kör en av 2020 års deltävlingar på Scandinavian Raceway i Anderstorp.



Scandinavian Raceway i småländska Anderstorp är i inskriven i historieböckerna som banan där Sveriges Grand Prix i Formel 1 gick av stapeln 1973 till 1978. Nu skrivs det ett nytt kapitel då man blir värd för en deltävling i 2020 års DTM-serie.
Anderstorp Racing Club har kommit överens med DTM-promotorn ITR och deltävlingen i Anderstorp kommer att köras den 12-14 juni. 2007 gästade WTCC anläggningen, sedan dess har det inte körts någon internationell racing på banan.
DTM startade 1984 och är i dag en av de tyngsta serierna. Mattias Ekström tävlade i serien mellan 2001-2018 och vann titeln två gånger – 2004 och 2007. 21-årige Joel Eriksson från skånska Tomelilla kör DTM denna säsong för BMW och har hittills i år kört hem två pallplatser.
Banan i Anderstorp är mer historisk än DTM, då öppningsloppet kördes redan den 16 juni 1968. Varvrekordet på 1,21,525 hålls av Marijn van Kalmthout med en Benetton B197-Judd V10.
– Det känns nästan overkligt att DTM kommer till Sverige. Det är helt fantastiskt. För mig har det alltid varit en dröm att få tävla på hemmaplan inför vänner, fans och familj. Det här är verkligen en stor dag för svensk motorsport. Grattis till Anderstorp och Scandinavian Raceway som har lyckats med något väldigt speciellt, säger Joel Eriksson.



DTM-kalender 2020

24-26 april, Zolder (Belgien

15-17 maj, Lausitzring (Tyskland)

29-31 maj, ej klart

12-14 juni, Anderstorp (Sverige)

26-28 juni, Monza (Italien)

10-12 juli, Norisring (Tyskland)

22-23 augusti, Brands Hatch (Storbritannien)

4-6 september, Assen (Nederländerna)

11-13 september, Nürburgring (Tyskland)

2-4 oktober, Hockenheimring (Tyskland)

Peter Klemensberger

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

21. Haas valde Romain Grosjean…

Skrivet den 19 september 2019, klockan 10:49 | 265 kommentarer



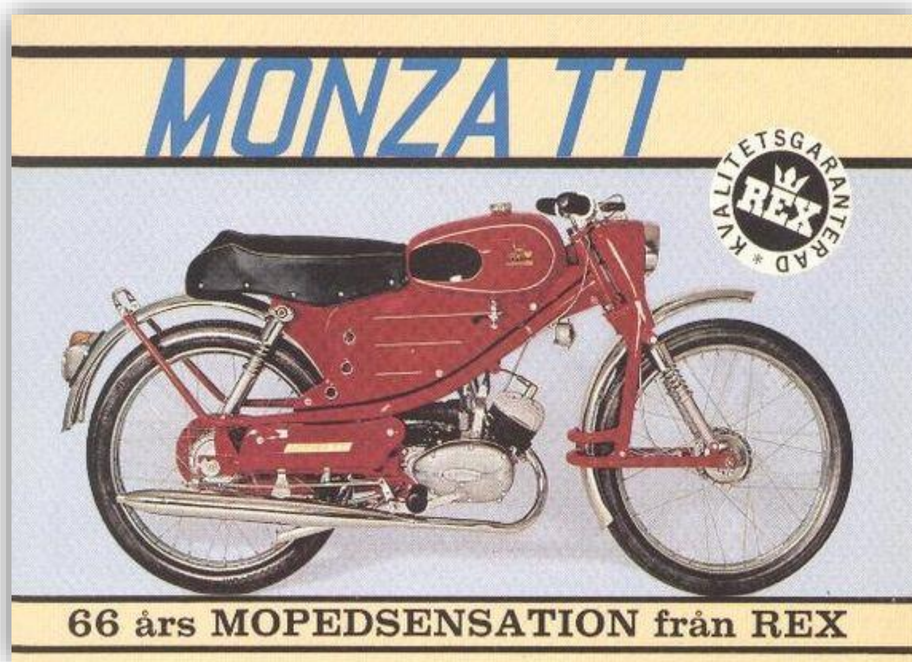
Romain Grosjean får fortsatt förtroende hos Haas F1 2020

Tillbaka med lite aktivitet på bloggen. Tog faktiskt förra veckan ledigt sånär som på poddproduktion och helt ledig förra helgen vilket jag inte kan minnas när det hände senast. Nu är vi dock igång igen här från Singapore och dagen startade direkt med beskedet att Romain Grosjean kör vidare för Haas F1 även 2020.

Många funderar över det valet då Grosjean haft två tuffa säsonger i Formel 1. Den allmänna uppfattningen är att Nico Hülkenberg hade ett kontraktsförslag på bordet redo för underskrift och stämmer det borde det vara Nico som tackat nej till att köra för Haas. Det råder just nu viss förvirring kring detta i mediakåren där många kliar sig i huvudet över det vi idag vi reda på. Att Romain Grosjean får köra vidare är en sak som man naturligtvis kan diskutera, i ett uttalande från teamet påtalar man vikten av kontinuitet och just detta är svårt argumentera mot. Ska vi vara ärliga så har ingen av förarna briljerat i år och mycket av det hänger ihop med att årets bil är väldigt nyckfull och snabb vid ”fel” tillfällen.

Skulle det vara så att Hülkenberg tackat nej så kan detta bero på flera saker. Han inte vill köra Formel 1 till varje pris där Nico trots allt kommer från ett fabrikskontrakt med en bra lön, han har ett annat bättre alternativ i Formel 1 på gång (Red Bull?) eller så har han hittat något annat bättre att göra utanför Formel 1.

Ska träffa Günther Steiner om någon timme och lite senare är Romain Grosjean med på presskonferensen, kanske får vi då svar på några av frågorna. Gissar även att Nico Hülkenbergs mediastund ikväll blir tämligen välbesökt, har blivit lovad lite extra tid där så kanske lite mer ljus över situationen efter detta.


MONZA TT
KVALITETSGARANTERAD
REX
66 års MOPEDSENSATION från REX

SLUT